O Nordeste não é sustentado, sob certos aspectos, é até o contrário: como o consumo nordestino financia Sul e Sudeste

Em alguns períodos do ano, eleições principalmente, alguns débeis - que pouco entendem como funciona as relações comerciais, financeiras e fiscais entre as federações brasileiras - esbravejam aos quatro cantos que " Sul e Sudeste sustentam o Nordeste " e " Nordestinos são preguiçosos ". Geralmente essa cambada é movida por artigos de veículos neoliberais, como o Mises Brasil, que se utilizam dos dados do Governo referente aos repasses que a União faz a certos estados para reduzir tudo a uma luta de " Pagadores contra Recebedores ". Nada poderia estar mais longe da realidade. A região nordestina, independente de qualidade de vida ou PIB, jamais foi sustentada.

O erro de quem se utiliza dos dados sobre o dinheiro que a União usa para repasses é se basear unicamente neles. Se olharmos os benefícios que a União dedica a cada área, podemos observar que ele pega rasas porcentagens. A maioria esmagadora do dinheiro, como podemos ver no gráfico (fig.1), vai para juros e amortizações da dívida pública.

Pode-se ter certeza que os detentores da dívida não estão o Nordeste. Os maiores credores são os fundos de investimento (25,2%); instituições financeiras (22,3%). Embora as instituições financeiras e os fundos de investimento apareçam com nomes diferentes, na verdade, são a mesma coisa: grandes bancos. Os fundos de investimento são, em essência, divisões dentro das próprias instituições financeiras que cuidam das carteiras de investimento.

Existem, também, doze instituições financeiras escolhidas para o Tesouro Nacional e outras doze pelo Banco Central, denominadas de dealers dos títulos da dívida pública, cuja função é intermediar as relações entre o Banco Central e o mercado e que detém privilégio na compra em primeira mão com o governo. Entre estas instituições estão os maiores bancos que atuam no país como: Banco do Brasil, os estadunidenses Merryl Lynch, JP Morgan e Goldman Sachs, Bradesco, BTG Pactual, o suíço Credit Suisse, o espanhol Santander, Votarantim, Itaú e as corretoras XP Investimentos, BGC Liquidez, Renascença DTVM.

Um exemplo de desonestidade ao analisar os dados sobre as transferências é o artigo famoso do site Mises Brasil sobre " estados Pagadores e Recebedores ". A intenção era afirmar que o Nordeste era sustentado, mas não foi uma análise sucinta do que a região realmente paga à união.

Se analisarmos o quanto a União arrecadou no Nordeste em 2014 para a previdência (fig.2) temos o valor de 31.597.836.000. Calculando a diferença para soma do

saldos, diferença de quanto mandou e recebeu, de cada estado nordestino segundo o artigo da Mises (fig.3), no valor de 44.939.886.460,5 ao todo, temos 13.342.050.460,5. Vemos que o déficit Nordeste é bem menor do que afirmado no artigo da Mises Brasil.

. . .

É necessário também analisar o sistema econômico distributivo do país. Um primeiro exemplo de assimetria: um nordestino de classe média compra um carro popular de R$ 35 mil reais novo na concessionária, à vista. Esse carro é produzido em São Paulo, então a tributação federal em cima desse produto será contabilizada em São Paulo, onde ocorre a produção, porém, o consumo veio de outra região. Muita gente pode falar que isso é um mérito do estado de São Paulo, mas não se pode esquecer a estrutura aduaneira e tarifária do Brasil com o resto do mundo, além da localização do parque industrial de bens duráveis (como os automóveis) no país. Se o Brasil é fechado para o resto do mundo, que tem uma escala industrial automotiva muito maior além de custos de produção muito menores – casos visíveis do México, China e Coreia do Sul por exemplo – , isso impede que o consumidor nordestino tenha acesso a um carro mais barato e possivelmente de melhor qualidade, pois os projetos globais de automóveis costumam ser melhores que os projetos e concepções de consumidores regionalizadas.

E por que eu uso o exemplo da indústria automotiva? É fácil de entender, pois a frota automotiva do Nordeste é de 6 milhões de unidades, que significa 12% de toda frota nacional (aproximadamente). No entanto a fabricação da região no ano de 2015 (mesmo ano da frota estabelecida) foi de cerca de 240 mil mais alguns quebrados (estimativa tirada das produções da FORD em Camaçari-BA e da JEEP em Goiana-PE, além da pequena produção da Troller no Ceará), que em porcentagem seria mais ou menos 10% da produção nacional. Isso contando um ano de ouro para a indústria automotiva nordestina (que teve a inauguração da planta da JEEP) e um ano péssimo para a indústria automotiva do Sudeste (que estava em crise).

Tudo bem que é uma conta mal feita, comparando apenas um ano de produção com a frota já estabelecida, que engloba produções passadas. Mas é somente para mostrar os 2% de “dreno” que o nordestino sofre, pois ele consome mais do que produz dentro do próprio país no balanço comercial com outras regiões.

E antes da inauguração da JEEP em Pernambuco em 2015 esse dreno era muito maior, causando acumulação e desenvolvimento no Sudeste e condenando o Nordeste ao atraso, por não permitir a ‘auto-poupança’, ‘auto-produção’ e ‘auto-consumo’ da região. É uma espécie de “doença holandesa” (termo do

economista Bresser-Pereira) interna do país, onde o Nordeste exporta para o Sudeste os produtos primários e intermediários (insumos) e importa produtos de maior valor adicionado, que demandam maiores intensidades de capital físico e de capital humano mais qualificado. Acaba relegando à região uma condição de colonizada internamente pela competição desigual com parques industriais, estruturas logísticas e estoque de capital humano maiores, acumulados no Sul e Sudeste do Brasil da época exportadora de café (final do século XIX) para cá. E isso não tem nada a ver com meritocracia ou escolhas ótimas (pela 'Eficiência à Pareto'), visto que a condição tarifária interna é diferente da condição de comércio externo que o Nordeste tem com o resto do mundo.

E esse exemplo pode ser estendido da indústria automotiva para todas as outras de bens duráveis (eletrodomésticos, eletrônicos, bens de capital, metalúrgica, siderúrgica, etc.).

O consumo nordestino então acabou financiando e acelerando parte da industrialização, acumulação, o auto-investimento e a evolução do capitalismo do Sudeste, de industrial para financeiro. E parte desses tributos federais recolhidos em matrizes empresariais localizadas no Sudeste decorre do consumo não só do nordestino, como também dos nortistas e do pessoal do Centro-Oeste brasileiro, região que inclusive hoje em dia já tem PIB per capita equiparado ao do Sudeste.

. . .

Celso Furtado, economista paraibano e um dos maiores intérpretes do Brasil, destrinchou a questão regional brasileira utilizando as análises da Cepal (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe). À sua interpretação teórica do subdesenvolvimento, Furtado adaptou a análise cepalina de relação centro-periferia, buscando demonstrar que a relação entre o Nordeste e o Centro-Sul do Brasil tinha um efeito extremamente negativo sobre a economia da primeira. De forma semelhante à análise da Cepal para as relações entre países centrais e periféricos, a relação comercial entre o Nordeste e o Centro-Sul do Brasil tinha um duplo efeito de transferência de renda da primeira para a segunda e de impedimento do processo de industrialização do Nordeste.

Por um lado, os superávits comerciais do Nordeste com o exterior eram utilizados para financiar as importações da região Centro-Sul do Brasil, beneficiando esta última. O crescimento e a concentração industrial na região Centro-Sul, a política cambial protecionista e a manutenção de uma economia primária no Nordeste faziam com que este importasse bens industrializados do Centro-Sul, a preços mais altos que os do exterior, e exportasse matérias-primas e alimentos para este, Centro-Sul. Adicionalmente, a indústria tradicional do Nordeste havia sido afetada

pela construção da rodovia Rio-Bahia, facilitando a penetração dos bens industriais do Centro-Sul no Nordeste e devastando a indústria têxtil dessa região.

Esse duplo mecanismo de transferência de renda provocava um efeito sobre a economia nordestina semelhante ao efeito dos países centrais sobre a periferia, caracterizado no clássico diagnóstico da deterioração dos termos de intercâmbio da Cepal (Cepal, 1949). Assim, a política de industrialização do Brasil era benéfica para a região Centro-Sul e nefasta para o Nordeste. Furtado negava o argumento de que esses efeitos fossem compensados pelas transferências públicas de recursos via governo federal. Alegava que as transferências, mediante mecanismos comerciais, destinavam-se ao financiamento de investimentos produtivos no Centro-Sul, e que as transferências públicas para o Nordeste tinham caráter assistencial e, portanto, destinadas ao consumo pessoal, sem criar capacidade produtiva. A consequência de sua análise era de que a distância entre o Nordeste e o Centro-Sul tenderia a aumentar. Aliás, essa afirmativa estava corroborada nos dados por ele utilizados mostrando que a renda per capita do Nordeste havia caído de 48% para 37% da média nacional, entre 1948 e 1956, e que o peso da região no total da renda nacional havia caído de 15% para 13% no mesmo período.

Para o ano de 1969, houve uma expressiva redução da cabotagem, representando apenas 4,8% do comércio interestadual. Desta forma, o transporte rodoviário passou a ser o meio mais eficaz de locomoção de mercadorias. Também houve melhoria nas comunicações internas, entre os estados da região, o que promoveu o comércio. Ao analisar a participação percentual das regiões brasileiras no comércio interregional com o Nordeste, é possível afirmar a existência de características muito distintas, que apontam para um cenário que pouco se alterou ao longo de quase sessenta anos, no período que compreende 1943 a 1999. O que se observa, no decorrer desses anos, é uma concentração dos fluxos comerciais, principalmente a Região Sudeste, como podemos ver no gráfico (fig.4)

O volume de comércio da Região Nordeste, com o Brasil, chegou a R$ 1,2 trilhão. Contudo, o comércio do Nordeste com as demais regiões demonstrou-se desequilibrado na relação entre compras e vendas. O Nordeste chega a comprar 2,5 vezes o que vende para o Sul e quase o dobro para o Sudeste, o que sensibilizou, em grande medida, o déficit comercial do Nordeste com o resto do Brasil.

O déficit no fluxo comercial do Nordeste com as demais regiões do País, representado pelo volume maior de compras do que vendas, no ano de 2020, foi de R$ 220,7 Bilhões. Na dinâmica comercial, o Nordeste vende mais entre os próprios estados (46,5%). A segunda Região que o Nordeste mais vende é o Sudeste, com R$ 162,2 bilhões, o que representa 31,7% do total, em que apenas São Paulo representa 19,1% de todas as vendas do Nordeste são destinadas para este Estado (fig.5).

Nordeste efetua mais compras do Sudeste (42,0%), com destaque para São Paulo, que representa 26,6% do total das compras nordestinas. Em segundo plano, estão os estados do Nordeste (32,5%). Ou seja, na dinâmica de comércio, o Nordeste fundamentalmente compra do Sudeste, e apenas em segundo lugar, é que são realizadas aquisição de bens e serviços entre os estados da própria Região.

Assim, grande parte do déficit do Nordeste de R$ 220,7 bilhões, é oriundo das relações com o Sudeste (R$ 145,4 bilhões e 65,9% do déficit), sendo referência novamente São Paulo (R$ 96,8 bilhões e 43,9% do déficit). O déficit com a Região Sul é de R$ 54,2 bilhões, que representa 24,6% do déficit nordestino. A relação comercial com as regiões Sudeste e Sul detém 90,5% do déficit da Região.

Vemos então que o Nordeste não apenas se paga, como o consumo nordestino, dessa maneira, paga bilhões todos os anos para o Sudeste e o Sul. Bilhões esses que superam em muito os déficits fiscais dessas regiões com a União, que é falsamente atribuído como um “ sustento “ ao Nordeste